

STENOGRAMA
ședinței Senatului din 17 noiembrie 2025

S U M A R

1.	Aprobarea ordinii de zi și a programului de lucru.	3
2.	Prezentarea, dezbaterea și respingerea moțiunii simple cu titlul „Calea ferată a pierdut trenul”.	5
3.	Alocuțiune cu ocazia Zilei Patrimoniului Mondial UNESCO în România, la solicitarea Comisiei permanente comune a Senatului și Camerei Deputaților pentru relația cu UNESCO.	27
4.	Aprobarea prelungirii la 60 de zile a termenului de dezbatere și adoptare a unor inițiative legislative.	28
5.	Adoptarea tacită, prin împlinirea termenului pentru dezbatere și adoptare la 12 noiembrie 2025, a unei inițiative legislative.	29
6.	Dezbaterea și adoptarea Proiectului de lege pentru ratificarea Acordului-cadru de parteneriat și cooperare dintre Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Guvernul Malaysiei, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 14 decembrie 2022. (L402/2025)	30-32; 35-36
7.	Dezbaterea și adoptarea Proiectului de lege pentru ratificarea Acordului-cadru de parteneriat și cooperare globală dintre Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Regatul Thailandei, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 14 decembrie 2022. (L403/2025)	32; 36
8.	Dezbaterea și adoptarea Propunerii legislative pentru abrogarea alin.(5) al art.71 din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale. (L354/2025)	32; 36-38
9.	Dezbaterea și respingerea Propunerii legislative pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.81/2021 privind aprobarea metodelor de intervenție imediată pentru prevenirea și combaterea atacurilor exemplarelor de urs brun asupra persoanelor și bunurilor acestora, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative. (L355/2025)	32-33; 38

10.	Dezbaterea și adoptarea Propunerii legislative pentru completarea art.67 ¹ din Legea educației fizice și sportului nr.69/2000. (L360/2025)	33; 39
11.	Dezbaterea și adoptarea Legii privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.79/2024 pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ. (L379/2024) (Reexaminare ca urmare a deciziei Curții Constituționale.)	34; 40
12.	Dezbaterea și adoptarea Legii privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.73/2024 pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, precum și pentru completarea art.2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.212/2020 privind stabilirea unor măsuri la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative. (L373/2024) (Reexaminare ca urmare a deciziei Curții Constituționale.)	34-35; 40
13.	Notă pentru exercitarea de către senatori a dreptului de sesizare a Curții Constituționale asupra legilor depuse la secretarul general al Senatului, conform prevederilor art.15 alin.(2) și (3) din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, republicată.	40

STENOGRAMA
ședinței Senatului din 17 noiembrie 2025

Ședința a început la ora 16.10.

Lucrările ședinței au fost conduse de domnul Mircea Abrudean, președintele Senatului, asistat de doamnele Doina-Elena Federovici și Niculina Stelea, secretari ai Senatului.

Domnul Mircea Abrudean:

Stimați colegi, începem într-un minut.

PAUZĂ

Domnul Mircea Abrudean:

Doamnelor și domnilor senatori,

Declar deschisă ședința plenului Senatului de astăzi, 17 noiembrie 2025.

Vă anunț că, din totalul de 133 de senatori, până în acest moment și-au înregistrat prezența un număr de 98.

Ședința este condusă de subsemnatul, Mircea Abrudean, președintele Senatului, asistat de doamna senator Doina-Elena Federovici, doamna senator Niculina Stelea – secretari ai Senatului.

Ordinea de zi pentru ședința plenului de astăzi a fost distribuită.

Dacă nu sunt comentarii, vă supun votului ordinea de zi.

Vă rog să votați.

66 de voturi pentru, 3 abțineri.

Ordinea de zi a fost aprobată.

Programul de lucru pentru această zi:

- ora 16.00 – lucrări în plenul Senatului: dezbateră și votul asupra moțiunii simple, dezbateră inițiativelor legislative înscrise pe ordinea de zi;

- ora 18.00 – vot final.

Ședința se va desfășura în format fizic pentru primul punct al ordinii de zi, urmând să continuăm în format hibrid.

Dacă nu sunt intervenții în legătură cu acest program, vă supun votului programul de lucru prezentat.

Vă rog să votați.

89 de voturi pentru, două abțineri.

Programul de lucru a fost aprobat.

Înainte de a trece la Secțiunea I, domnul Pălărie, o intervenție pe procedură.

Scurt, vă rog.

Domnul Ștefan Pălărie:

Mulțumesc, domnule președinte.

E o intervenție pe care o fac cu tristețe, dar vă dau citire a două titluri de ziare din ultimele două săptămâni:

1. „Senator aflat la al treilea dosar penal pentru conducere fără permis” – nu este un titlu din anii ’90, este un titlu din 9 noiembrie;

2. „Un senator ales pe listele SOS e acuzat că a furat un rucsac în care erau 1 500 de lei și o tabletă. Reacția parlamentarului” – este un titlu de ziar referitor la o întâmplare care s-a petrecut săptămâna trecută. (*Rumoare, discuții.*)

Nu fac un proces de intenție, vreau doar, cu respect, să anunț pe toți colegii noștri senatori că, atunci când am fost aleși, dincolo de persoane fizice, devenim și demnitari ai statului român, avem o răspundere suplimentară. Iar în momentul în care Senatul României, ca și alte instituții, se află la un nivel de încredere și credibilitate scăzut, e obligația noastră a tuturor să acționăm cu maximul de răspundere și de responsabilitate, indiferent de partidele de la care venim.

Intervenția mea e doar un manifest pentru comportament și conduită în spiritul legii pe care noi o creăm sau o modificăm aici, în Parlamentul României, și, evident, la nivelul așteptărilor cetățenilor.

Vă mulțumesc foarte mult. (*Replici neinteligibile.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

A fost o referire la procedură.

Dacă pe procedură doriți să mai interveniți.

Vă rog, domnule senator Chelaru.

Domnul Mircia Chelaru:

Domnule președinte al Senatului, vă mulțumesc pentru amabilitate.

Nu îmi place să fac sperjur și nu mă substitui unei instanțe, oricare ar fi ea. Însă, o să încep cu aceeași introducere: este trist că aducem în inima Parlamentului doar elemente de abjecție și de neconduită. Eu cred că ar trebui să fim atât de maturi, încât să știm să alegem prin renunțare. Să renunțăm la a ne batjocori, să renunțăm de a ne arăta numai pata negativă, să renunțăm de a produce capital politic doar din, hai să spunem, dejecții verbale.

Sunt trist cu adevărat că nu putem să intrăm într-o conduită a demnității demnitarului și să reprezentăm acest popor în poziția în picioare, nu târâș.

Mulțumesc.

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

Domnul Gheorghe Daniel-Paul-Romeo, tot pe procedură, vă rog.

Și doamna Cerva, după care am încheiat.

Domnul Daniel-Paul-Romeo Gheorghe:

Mulțumesc, domnule președinte.

Bună ziua, stimați colegi!

A fost o confuzie, dragi colegi de la USSR, nu mi-am însușit un bun care nu-mi aparține. A fost o simplă confuzie, încercând să-mi ajut un coleg care are probleme locomotorii.

Dar, ceea ce faceți și ceea ce spuneți este foarte grav – și fac aici referire la Antena 3 și la RTV –, ați deturnat foarte grav adevărul și ați mințit poporul cu televizorul, da? Să fie foarte clară treaba aceasta. Deci nu am niciun fel de vină în ceea ce s-a întâmplat.

Și acum, dacă ar fi să vorbim despre lucrurile cu adevărat grave în țara aceasta vă...

Domnul Mircea Abrudean:

Domnule senator, pe procedură. Ați încheiat intervenția...

Domnul Daniel-Paul-Romeo Gheorghe:

Păi, nu! Dați-mi voie, vă rog...

Domnul Mircea Abrudean:

Ați răspuns pe procedură, am înțeles cu toții. *(Intervenție neinteligibilă.)*

Domnul Daniel-Paul-Romeo Gheorghe:

10 secunde.

Domnul Mircea Abrudean:

10 secunde, vă rog.

Domnul Daniel-Paul-Romeo Gheorghe:

Dacă vreți să vorbim cu adevărat... dacă vreți să vorbim despre lucrurile cu adevărat grave din țara aceasta, uitați-vă ce s-a întâmplat în pandemie, domnilor de la USSR, și uitați-vă cum ați... ce ați făcut timp de 35 de ani.

Să vă fie rușine!

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumim.

Am încheiat intervențiile pe procedură. *(Discuții.)*

*

Stimați colegi,

Trecem la punctul 1, Secțiunea I, a ordinii de zi, dezbateră și votul asupra moțiunii simple cu tema „Calea ferată a pierdut trenul”, semnată de 37 de senatori, conform art.170 alin.(2) și (3) din Regulamentul Senatului.

Stimați colegi,

Dacă există semnături ai moțiunii... *(Replici neinteligibile, discuții.)*

Domnule senator, vă rog, liniște, că nu suntem pe stadion! Încă o dată... *(Replici neinteligibile.)*

Luați loc, vă rog, am înțeles.

Domnul senator va lua cuvântul imediat.

Nu trebuie să urlăm, că vă aud.

Dacă există semnături ai moțiunii simple care doresc să își retragă semnătura?

Dacă nu sunt, constat că sunt îndeplinite condițiile de procedură și, înainte să o invit pe doamna senator Barcari să dea citire moțiunii simple, o să-l rog pe domnul senator Manea să intervină pe procedură.

Domnul Dumitru Manea:

Vă mulțumesc, domnule președinte.

Am asistat la... zilele astea, la un fel de jurnalism în haită.

A fost o întâmplare gen „Nea Mărin Miliardar”. Domnul senator Paul Gheorghe a crezut că-i rucsacul meu, eu am crezut că-i rucsacul lui și n-am mai zis nimic. S-a descoperit că era al unui elev. Erau niște rechizite acolo, niște mărunțișuri, o tabletă și 1 500 lei.

Cine își închipuie, ca jurnaliștii în cauză, pentru că s-a dus știrea asta în toată țara, cine-și închipuie că un senator... Om fi noi, parlamentarii, hoți, dar chiar să ne coborâm... *(Rumoare, râsete.)* până la nivelul de a...

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc, domnule senator.

Domnul Dumitru Manea:

... fura ghiozdanul unui elev? *(Discuții, râsete.)*

Domnul Mircea Abrudean:

Vă mulțumesc.

Doamna senator Barcari, vă rog să dați citire moțiunii.

Lider sau vicelider, domnule senator. *(Discuții.)*

Foarte scurt.

Ați apăsător, trebuie să fiți lider sau vicelider ca să luați cuvântul pe procedură.

Vă rog.

10 secunde, vă rog, haideți.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca (din sală):

... *(Neinteligibil)* că n-am microfon, am venit la microfon, domnule președinte.

Domnul Mircea Abrudean:

Haideți să interveniți – 10 secunde.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca:

Vă mulțumesc, domnule președinte.

Sunt indignat de ceea ce se întâmplă în Senat și în special din partea domnului de la USR, domnul lider.

Să înțeleg că dumneavoastră ce propovăduiți aici, în Senatul acesta, adică spuneți niște lucruri bazate pe ce? (*Microfon întrerupt, discuții.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Domnule senator, vă rog să încheiem intervenția.

Mulțumesc.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca:

... să termin și eu... (*Microfon întrerupt.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Suntem la sesiunea moțiuni de cenzură... moțiune simplă.

Vă rog.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca:

... să spuneți că a avut al treilea dosar, când nu-l are? Pe ce bază argumentați? Aveți un citat de la IPJ, de la un Minister al Justiției?

Nu puteți să veniți aici și să denigrați un om, să-l faceți infractor, că i s-a făcut al treilea dosar, când nu e adevărat. Nu e frumos din partea dumneavoastră.

Și când cineva spune – până acum nu a spus – că sunteți un partid toxic, vă spun și eu că sunteți toxici.

Domnul Mircea Abrudean:

Doamna senator Dorina Barcari, vă rog să prezentați moțiunea simplă.

Doamna Dorina Barcari:

Mulțumesc, domnule președinte.

Moțiune simplă – „Calea ferată a pierdut trenul”.

Săptămâna trecută, țara a fost zguduită de un scandal monstruos: un afacerist ar fi plătit 1,5 milioane de euro mită președintelui PNL Vaslui – trezorierul partidului – pentru a-i facilita o audiență de 15 minute la premierul Bolojan, căruia urma să-i ceară să facă trafic de influență.

Ei bine, acest „președinte al PNL Vaslui” este un răsfățat al funcțiilor publice din sectorul feroviar. Deși PNL-ist, Mihai Barbu a fost promovat de către miniștrii PSD în fruntea sistemului feroviar: a condus CFR Călători, Metrorex, Compania de Telecomunicații CFR și acum conduce Autoritatea de Reformă Feroviară. În doar cinci ani, s-a perindat prin toate aceste funcții un om cu studii care nu îl califică pentru ceea ce face: declara că a terminat un liceu despre care nu ne spune unde este,

se laudă ca a absolvit o universitate privată căreia nu îi știe nici numele (crede că se numește „Gaudeamus”, deși denumirea reală este „Tomis”).

Mihai Barbu este întruchiparea perfectă a politrucului cu care se laudă Ilie Bolojan că se luptă: PNL-ist promovat de PSD-iști, omul face atâta reformă, că are timp și de lobby pe lângă premier pentru afaceriștii penali.

De ce nu l-a demis timp de o săptămână, domnul Bolojan? Când vom afla răspunsul la această întrebare, vom înțelege poate cum funcționează rețelele care conduc statul român.

Cifrele anului 2024 spun o poveste tristă despre căile ferate române. Trenurile de călători au traversat țara cu o viteză medie care abia depășește pragul de 40 km/oră, în timp ce vagoanele de marfă s-au târât cu mai puțin de 17 km/oră. Acest ritm lent ne-a coborât pe penultimul loc din clasamentul european la capitolul performanță feroviară (exceptând Cipru și Malta, state fără cale ferată). Acesta este rezultatul sintetic al celor patru ani de mandate la cârma transporturilor ale miniștrilor PSD, Sorin Grindeanu și Ciprian Șerban.

Asemenea cifre sunt în măsură să ne sperie și să ne deprime, motivul fiind acela că economia de astăzi este într-o măsură din ce în ce mai dependentă de logistică, de mutarea rapidă a unor volume mari de mărfuri și mase mari de oameni/trupe, armament. În contextul global actual, în care producătorii se specializează, iar tehnologia avansează, câștigătorii competiției sunt, pur și simplu, acei jucători care reușesc să integreze rapid un volum mare de produse intermediare, asamblând și transportând apoi produsele finale către clienți. În același timp, marile metropole funcționează ca noduri urbane care atrag și trimit zilnic un flux vital de lucrători.

Așadar, dacă admitem că viteza de deplasare este esențială într-o lume marcată de interdependență și competiție, atunci transporturile devin, în mod inert, un mijloc... inerent, un mijloc fundamental în dezvoltarea economiei locale, naționale și europene. În Europa, majoritatea covârșitoare a bunurilor sunt transportate astăzi, fie pe cale navală sau rutieră, fie pe cale feroviară. Transportul feroviar deține, teoretic, avantajul rapidității și al volumului mare, inconvenient fiind flexibilitatea redusă, în plus este nepoluant.

În mod natural, la nivelul Uniunii Europene, transportul de marfă maritim este predominant (67,4% din volum), urmat de cel rutier (25,3%), feroviar (5,5) și pe ape interioare (1,6), în vreme ce calea aeriană reprezintă doar 0,2% din volumul total. În România, ponderea transportului feroviar de marfă este de 20% din total, a 9-a cea mai mare valoare din UE, iar aceasta pe fondul unei ponderi neobișnuit de mici, pentru un stat cu ieșire la mare, a transportului maritim de marfă (doar 13,5%). În cazul transportului de pasageri, ponderea la nivel european a transportului feroviar este de 8,4% din total, în vreme ce transportul cu autoturismul personal reprezintă 83,1%, iar cel cu autobuze/autocare

8,5%. La noi, ponderea transportului feroviar de pasageri este de doar 4% din volumul total, locul 18 european (Malta și Cipru nu au rețele de cale ferată).

La volumul traficului feroviar de pasageri (măsurat în tren-km) suntem pe locul 12 european (cu puțin peste 5,5 miliarde pasageri-km, în scădere cu 10% față de maximul recent din 2023), iar la volumul traficului de marfă pe locul 10 european (cu puțin peste 40 milioane de tone-km anual). Aceste cifre trebuie privite prin prisma faptului că România are a 7-a cea mai mare rețea feroviară din UE (10 700 de km lungime) – până să se distrugă calea ferată era a doua, acum am rămas pe locul 7 – și a 6-a cea mai mare populație din Uniune.

De ce avem un trafic atât de redus? Din trei motive importante: gradul scăzut de modernizare a infrastructurii și neîntreținerea ei curentă, anularea aproape completă (măsurat prin câțiva indicatori: interoperabilitatea, viteza de deplasare, capacitatea de transport și sarcina pe osie), nivelul de disponibilitate a materialului rulant și elasticitatea cererii și prețul descurajant al energiei electrice și al combustibilului diesel, coroborat cu nivelul neobișnuit de ridicat al taxei de utilizare a infrastructurii (TUI).

Când privim calitatea rețelei feroviare din România prin prisma celei existente la nivel european, imaginea devine rapid una a contrastelor, în primul rând, din cauza proastei întrețineri curente, care aproape a fost desființată:

- avem o densitate a rețelei de 45 m/km², inferioară valorilor europene: peste 100 în Cehia, Olanda, Germania și Luxemburg, peste 80 în Belgia și Ungaria, peste 60 în Polonia, Austria sau Slovacia și aproape 60 în Italia; totuși, suntem mai bine plasați decât Franța, Spania, Grecia, statele nordice sau baltice;

- în România doar 38% a liniilor feroviare sunt electrificate, mult sub ponderile de peste 70% din Olanda, Belgia, Austria, Suedia, Italia, Portugalia, dar și sub ponderile din Polonia (62%), Ungaria (45%), Germania (55%), Spania și Franța (peste 60%) sau țările nordice (în jur de 60%);

- o pondere de doar 27,5% a liniilor duble, mult sub statele vestice, pentru că au fost desființate foarte multe relații duble și simple; deci această pondere este mai mare în Olanda, Belgia (peste 80%), Franța, Germania, Polonia, Italia, Austria și Spania (peste 40%), dar peste Ungaria (18,2%);

- o densitate a trecerilor la nivel de 50/100 km de linie, peste media europeană, a 11-a cea mai slabă performanță din UE – eram pe locul 5 până mai de curând, dar de când evoluează calea ferată în jos...

- o densitate a trecerilor pasive de 32/100 km de linie, de trei ori mai mare decât în Vest, dar comparabilă cu cea din țările din Est;

- a treia cea mai lungă rețea de linii echipată cu ETCS nivel 1, dar a 13-a cea mai lungă rețea de linii echipate cu ETCS nivel 2 (doar 81 de km).

Ei bine, dacă până în 2021 puteam invoca finanțarea insuficientă a modernizării infrastructurii și a achiziției de material rulant, astăzi finanțarea este impresionantă, însă nu avem capacitatea de a o absorbi, ceea ce se vede în întârzierile uriașe observate la ambele tipuri de programe (infrastructură și

material rulant). Ca o paranteză, trebuie să știți că în perioada de până-n '98, procentul de investire în infrastructura căilor ferate pe Ministerul Transporturilor era de 85% din fondurile românești, acum nu sunt nici 10%.

În mod evident, dezvoltarea infrastructurii rutiere este mult mai rapidă decât cea a infrastructurii feroviare. Deși, până la apariția PNRR, se putea invoca o diferență majoră de finanțare în favoarea drumurilor, odată cu PNRR și PT 2021 – 2027, fondurile pentru calea ferată au devenit, de asemenea, considerante. Dovada stă în cifre: până în anul 2027, compania CFR S.A. beneficiază de fonduri europene în valoare totală de 5,74 miliarde euro.

- Din această sumă, o parte semnificativă, 3,19 miliarde de euro, provine din Planul național de redresare și reziliență (PNRR), pe componenta C4 – Transport sustenabil. Sub acest aspect, au fost deja semnate contracte de finanțare a căror valoare, reprezentând sprijin din partea Uniunii Europene, se ridică la 3,11 miliarde euro.

- Diferența de 2,54 miliarde euro este alocată proiectelor finanțate prin Programul Transport (PT) 2021 – 2027, Prioritatea 4 – Creșterea eficienței căilor ferate române, cu posibilitatea de supracontractare până la limita de 7,4 miliarde euro și în cadrul cărora au fost semnate contracte de finanțare cu o valoare eligibilă care atinge 500 de milioane de euro.

- La acestea se adaugă și o serie de proiecte tip „Quick Wins”, în fapt, lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză, în vederea restabilirii parametrilor tehnici inițiali – în special viteza de circulație – ai suprastructurii căii ferate, care totuși este discutabilă pentru că sistemul de întreținere curentă este puternic afectat prin reducerea personalului și a utilajelor grele de cale.

Nu trebuie, deci, să mai admitem scuza lipsei finanțărilor: mandatele de ministru ale lui Sorin Grindeanu și Ciprian Șerban s-au derulat pe fondul unei finanțări neobișnuit de mari pentru calea ferată, finanțare care nu este, de altfel, defel meritul miniștrilor Grindeanu și Șerban, care nu au făcut decât să risipească cea mai importantă șansă de renaștere pe care a avut-o vreodată după 1990 sistemul nostru feroviar.

Au fost, de altfel, desființate și fabrica de vagoane din Arad și Depoul București Triaj și multe alte obiective feroviare absolut necesare în exploatarea curentă.

După patru ani de ministeriat PSD, rezultatul este calvarul întârzierilor, care afectează marile proiecte de infrastructură într-un mod cât se poate de dureros:

- cel mai vechi proiect este reabilitarea căii ferate Curtici – Simeria, cu 4 contracte semnate în 2017, în valoare totală de 7,9 miliarde de lei; deși termenul de finalizare era 2022, stadiul de realizare a acestor patru contracte era, în luna septembrie, între 80% și 97% – se datorează faptului că aceste contracte nu au fost urmărite în realizare de către oameni de specialitate;

- al doilea cel mai important și mai mare proiect este cel al reabilitării unei alte porțiuni de Coridor IV european, de la Brașov la Simeria, în valoare tot de peste 7 miliarde de lei – cele trei secțiuni au început, teoretic, în 2020, trebuiau să fie gata în 2024 și au stadii de execuție între 50 și 60%;

- al treilea mare proiect este reabilitarea, dublarea și electrificarea liniei Cluj-Napoca – Episcopia Bihorului, contract semnat în 2022, început în 2023, cu termen de finalizare 2026, valoare 1,7 miliarde și stadii fizice realizate între 15 și 40%;

- al patrulea mare proiect este reabilitarea liniei Caransebeș – Timișoara – Arad, valoare totală 7 miliarde de lei, contracte semnate în 2023 care trebuie finalizate în 2026/2027, cu stadii fizice de execuție între 1% și 45%;

- cel mai vechi contract este pentru achiziția de rame electrice interregionale destinate transportului de călători și a fost semnat în anul 2022 cu Alstom – achiziția prevede livrarea și menținerea a 37 de rame electrice de lung parcurs, în valoare de 3,8 miliarde de lei; până în 2024, trebuia să fie livrate toate ramele, azi sunt livrate doar 6, operaționale sunt doar 3;

- al doilea contract este tot pentru livrarea și menținerea de rame electrice interregionale destinate transportului de călători, semnat în 2023/2025 cu firma poloneză PESA (29 de rame, în valoare totală 1,7 miliarde de lei) și trebuia să se finalizeze până în 2027 – deocamdată, nimic;

- în anul 2024, polonezii de la PESA au mai semnat încă un contract pentru 62 de rame electrice regionale destinate transportului de călători, în valoare totală 3 miliarde de lei și termen de livrare 2027;

- tot Alstom a mai primit un contract de aproape 800 de milioane de lei pentru livrarea a 16 locomotive electrice, TRAXX 2MS, termenul de livrare fiind tot 2027.

Întârzierile enumerate mai sus vin să completeze o serie întreagă de stângăcii ale administrației centrale de la București. În primul rând, se remarcă o permisivitate în gestionarea contractelor de reabilitare a căilor ferate. Nu doar că aceleași consorții par să câștige ciclic licitațiile, dar mai există... nu există nicio penalizare aplicată firmelor care cauzează întârzieri excesive. Aceeași problemă se extinde și la baza lucrărilor: studiile de fezabilitate utilizate sunt elaborate de un număr restrâns de firme, care aparțin, în esență, acelorași grupuri de interese. Consecința? În ceea ce privește contractele de lucrări, întârzierile sunt de minimum doi ani pentru fiecare proiect, în vreme ce pentru achizițiile de material rulant întârzierile totale depășesc, în acest moment, doi ani.

Ce remarcăm la toate aceste contracte pentru achiziția de material rulant? Faptul că administrația din Ministerul Transporturilor a fost total nepregătită să gestioneze sume atât de mari. În concret, o sumă impresionantă, de 2,5 miliarde de euro, destinată furnizării de rame electrice, precum și a trenurilor de metrou, va merge direct către Polonia și către Brazilia, deoarece atât francezii de la Alstom, cât și polonezii de la PESA produc în Polonia, iar Alstom aduce ramele de metrou tocmai din statul sud-american. În această privință, observăm un eșec național, în contextul în care producătorii români se „pregătesc”

de peste 15 de ani să ia parte la asemenea contracte. Din păcate, Ministerul Transporturilor și Ministerul Economiei nu au reușit să îndrume în tot acest timp cei trei producători români să omologheze o ramă cu care să poată participa la licitațiile respective. Am avut grijă, însă, să desființăm și fabrica de locomotive de la Craiova și cea de vagoane de la Arad.

Mai mult, acolo unde producătorii români de locomotive ar fi putut participa la licitație, Guvernul a preferat să cumpere locomotive electrice pe două osii (B0B0), deși în România se produc doar locomotive pe șase osii (C0C0), ignorând, practic, piața internă și condițiile de interoperabilitate.

Remarcăm, de asemenea, că toate contractele pentru material rulant sunt semnate de către Autoritatea de Reformă Feroviară, un organism a cărui utilitate este pusă serios sub semnul întrebării, o mostră de birocrație excesivă, malignă pentru sectorul pe care îl „reformează”. Inițial, ARF fusese creată cu scopul simplu de a calcula subvenția acordată de stat firmelor de transport de pasageri. Însă, acest calcul este realizat pe baza indicatorului tren-km, nu după criteriul logic pasageri-km. Tradus în termeni simpli, companiile primesc subvenție de la stat indiferent dacă au sau nu călători.

Și, pentru ca seria de stângăcii să fie completă, chiar în timpul derulării primei licitații pentru cele 37 de rame de lung parcurs, Guvernul României, la inițiativa lui Călin Drulă (ministrul transporturilor) și a lui Liviu Bostan (președintele Autorității Naționale de Achiziții Publice), a emis o ordonanță de urgență care interzicea participarea producătorilor chinezi la astfel de licitații. Deși competitorii chinezi reprezintă cea mai bună ofertă, au fost descalificați, iar contractul a fost atribuit rapid companiei Alstom. Toate bune și frumoase până când, recent, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a stabilit că Guvernul nu avea dreptul legal de a emite respectiva ordonanță. Întrebarea crucială care rămâne este: cine va plăti penalitățile rezultate în urma deciziei CJUE? Va fi și nota de plată suportată de către statul român sau va fi imputată celor doi inițiatori, Cătălin Drulă și Liviu Bostan?

Revenind la motivațiile profunde care stau la baza prezentei moțiuni, se impun câteva idei esențiale ce merită reținute:

1. Calea ferată reprezintă cel mai complex sistem industrial din Europa, antrenând o mulțime de „industrii”: de la materiale de construcții, siderurgie și energie, până la electronică, automatizări, comunicații, industria constructoare de vehicule, informatică și logistică.

2. În mod evident, există o corecție directă... o corelație directă între performanța economică a unei țări (măsurată în PIB/locuitor) și intensitatea cu care este utilizată calea ferată, respectiv densitatea rețelei sale.

3. Timp de mulți ani de acum înainte, România va deține un rol geostrategic crucial, devenind principala poartă de intrare pentru transporturile militare și comerciale destinate Ucrainei.

4. Practic, Uniunea Europeană își propune să susțină exporturile și să alimenteze o țară imensă, cu o populație comparabilă cu cea a Poloniei, utilizând în acest scop una dintre cel mai slab dezvoltate infrastructuri de transport de pe continent.

5. Singurul sistem de transport din România care poate să se modernizeze rapid pentru a suporta o astfel de încărcare suplimentară este cel feroviar.

6. În plus, singura cale de salvare a ecosistemului fragil al Deltei Dunării este ocolirea acestuia prin utilizarea căilor ferate duble electrificate care leagă Galați și Constanța de restul Europei.

7. În cazul numărului de pasageri care utilizează sistemul feroviar, comparativ cu statele vestice, proasta performanță a României provine dintr-o neînțelegere ori ignorare a unei realități profunde: importanța majoră a transportului feroviar, regional sau suburban, în statele dezvoltate. Țara noastră înregistrează valori scăzute ale traficului în acest segment – doar 35 de milioane de tren-km, locul 15 european –, dar și un grad infim de utilizare a acestor linii – 3 200 tren-km pe kilometru de linie, locul 23 în Europa. Ocupăm locul 17 european (SEE) la nivelul volumului de pasageri transportat regional și suburban. La noi, doar 65% din traficul de pasageri este regional sau suburban.

8. Nici la încărcarea trenurilor nu stăm prea bine – transportăm doar 42 de călători/tren, adică jumătate din media europeană de 86 de pasageri/tren.

9. Suntem pe ultimul loc în SEE la performanța și la productivitatea materialului rulant și, în afara contractelor enumerate mai sus și a câtorva trenuri utilizate de către companiile străine de transport de marfă, nu avem, practic, material rulant care să fie certificat în Standardele Tehnice de Interoperabilitate – STI.

Față de toate aceste aspecte descrise mai sus, vă solicităm, doamnelor și domnilor senatori, să votați în favoarea prezentei moțiuni, care impune elaborarea unei Strategii naționale de dezvoltare a transportului feroviar, strategie bazată pe următorii piloni:

1. Menținerea actualului nivel de finanțare a modernizării infrastructurii feroviare critice și a achiziției de material rulant nou, interoperabil.

2. Programe naționale de asistență tehnică și transfer de tehnologie pentru realizarea unor rame electrice, locomotive și vagoane de marfă/călători certificate și omologate de către companii românești și includerea, cu prioritate, a acestui obiectiv în programele finanțate sub formă de ajutoare de stat.

3. Impunerea unor sancțiuni administrative și/sau financiare pentru companiile vinovate de întârzierea termenelor de finanțare a lucrărilor, inclusiv oprirea acestora de la participarea la noi proceduri de licitație.

4. Revizuirea modului în care lucrează ARF și AFER, ultima având privilegiul legal, oferit în mod samavolnic de către ministrul Grindeanu, de a obține, datorită unui ordin de ministru, nu mai puțin

de 0,5% din valoarea producției fizice realizate de către orice companie ce efectuează lucrări sau livrează produse și servicii pentru calea ferată, metrou, tramvai și alte asemenea lor.

5. Prioritizarea lucrărilor de refacere și modernizare a secțiilor de cale ferată regionale și suburbane pentru transportul de pasageri.

6. Realizarea unui coridor feroviar cu linie dublă electrificată care să lege Galați și Vama Siret de Portul Constanța și de Coridorul IV european, care să reducă semnificativ traficul de marfă prin Brațele Chilia și Sulina din Delta Dunării, menținând și protejând ecosistemul specific al Deltei.

Îi invităm, de asemenea, pe miniștrii PSD Sorin Grindeanu și Ciprian Șerban să își asume politic eșecul implementării unor programe de finanțare gigant pentru calea noastră ferată și să facă singurul gest demn pe care l-ar putea face după o carieră de minciuni și ratări. Țara nu mai trebuie să plătească pentru incompetența unor astfel de miniștri.

De asemenea, premierul Ilie Bolojan ar face bine să își asume numirea unor acoliți din partid, abonații unor practici de instituționalizare a corupției, precum Mihai Barbu, în funcții de conducere din oricum vitregitul sistem feroviar.

Pentru inițiatori, Petrișor-Gabriel Peiu, lider al Grupului parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor – Senat, și inginer Dorina Barcarî, senator de AUR.

Mulțumesc. (*Aplauze.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Stimați colegi,

Pentru dezbaterile moțiunii simple în ședința plenului Senatului de astăzi, Comitetul liderilor grupurilor parlamentare a hotărât repartizarea următorilor timpi pentru Guvern și grupurile parlamentare:

- punctul de vedere al Guvernului și răspunsurile Guvernului – 20 de minute;
- dezbateri pe grupuri parlamentare – 40 de minute, repartizate după cum urmează: PSD – 11 minute, AUR – 8 minute, PNL – 7 minute, USR – 6 minute, PACE – Întâi România – 3 minute, UDMR – 3 minute, senatori neafiliați – două minute. Total – 40 de minute.

În continuare, dau cuvântul domnului Ciprian-Constantin Șerban, ministrul transporturilor și infrastructurii, pentru prezentarea poziției Guvernului față de moțiunea simplă cu tema „Calea ferată a pierdut trenul”.

Vă rog, domnule ministru.

Domnul Ciprian-Constantin Șerban – ministrul transporturilor și infrastructurii:

Vă mulțumesc.

Domnule președinte al Senatului,

Doamnelor și domnilor senatori,

În calitate de ministru al transporturilor și infrastructurii, privesc cu responsabilitate această moțiune depusă de AUR. Nu o văd ca pe un atac, ci ca pe o oportunitate – am ocazia de a pune în lumină realitatea concretă a investițiilor pe care le-am realizat și mai ales de a arăta de ce trebuie să continuăm în același ritm accelerat.

Da, suntem într-o perioadă extrem de bună pentru infrastructura feroviară. În ultimii ani am atras peste 10 miliarde de euro în proiecte feroviare, bani europeni, din PNRR, CEF, Fondul de modernizare, și i-am transformat în șantiere vii, trenuri noi și linii electrificate. Am redeschis București – Giurgiu după 19 ani, am lansat modernizarea a peste 1 000 km de cale ferată, am contractat peste 200 de trenuri electrice și locomotive moderne, unele dintre ele deja în teste sau în circulație. Am stabilizat CFR Marfă, am creat Carpatica Feroviar și am crescut cota de piață a transportului feroviar de marfă de la 19,5% la aproape 30%.

Iată și câteva cifre relevante în ceea ce privește transportul feroviar și infrastructura rutieră.

Am realizat peste 500 km de autostrăzi și drumuri expres între 2020 și 2025, avem 2,3 miliarde de euro investiții câștigate din Fondul pentru modernizare, am obținut cinci scheme de ajutor de stat în valoare de 1,2 miliarde de euro, avem o propunere de buget de peste 5 miliarde pentru investiții prin programul SAFE.

În urma modernizărilor de infrastructură feroviară, trenurile de călători vor putea circula cu 160 km pe oră, iar cele de marfă – cu 120 km. Pe rutele Brașov – Sighișoara, Drobeta-Turnu Severin – Caransebeș vom avea cale ferată modernizată până la sfârșitul lui 2026. De asemenea, vom moderniza rutele feroviare Cluj – granița cu Ungaria și Caransebeș – Timișoara – Arad până la sfârșitul lui 2027. Avem un total de 10 766 km de cale ferată, din care 4 030 sunt electrificați.

Compania CFR – S.A. a realizat, în patru ani cu PSD la Ministerul Transporturilor, 160 de contracte de execuție și proiectare, cu o valoare totală de 4,5 miliarde de euro fără TVA, cel mai mare volum de investiții feroviare din ultimii 10 ani.

În ceea ce privește achiziția de material rulant nou, Autoritatea pentru Reformă Feroviară a semnat contractele pentru 129 de trenuri electrice și 16 locomotive, din care 7 trenuri au fost deja livrate, urmând ca celelalte să fie livrate până în 2027. Autoritatea pentru Reformă Feroviară se află în etapa de identificare a unei surse de finanțare pentru o altă tranșă, de 23 de locomotive și 58 de trenuri.

CFR Călători este, la rândul său, într-un proces de modernizare a materialului rulant. Astfel, a fost contractată modernizarea a 75 de locomotive, din care au fost deja livrate 23, și modernizarea a 139 de vagoane, din care au fost livrate 42. Valoarea totală a acestor contracte este de 420 de milioane euro, banii mergând doar către firme românești.

La rândul său, Metrorex a contractat 13 trenuri noi pentru Magistrala 5, cu o valoare de 103 milioane euro, și are finanțare 132 de milioane de euro din Fondul de modernizare pentru material rulant nou pentru Magistrala 4.

În ultimii cinci ani, MTI a atras peste 10 miliarde de euro în transporturi – Fondul de modernizare, PNRR, CEF, PT, SAFE, a modernizat peste 1 000 km de cale ferată, a contractat peste 200 de trenuri/locomotive noi, a stabilizat CFR Marfă și a creat un nou operator de stat. Aceste cifre nu sunt doar statistici, sunt locuri de muncă salvate, specialiști păstrați în țară, mărfuri care circulă mai rapid și mai curat și o economie care respiră prin artere de oțel.

Anul 2026 trebuie să fie la fel de ambițios ca 2025. De aceea, este necesară aprobarea unui buget pentru Ministerul Transporturilor în 2026 cel puțin egal cu cel din 2025, nu pentru că vrem să cheltuim mai mult, ci pentru că avem proiecte gata de lansat, finanțări câștigate competitiv și echipe mobilizate. Vorbim despre livrarea a 62 de rame electrice regionale – 12 dintre ele ajung până la sfârșitul acestui an –, electrificarea ultimelor segmente strategice pe rutele Constanța – Mangalia și Iași – Ungheni și, cel mai important, păstrarea în sistem a specialiștilor, pe care îi formăm ani de zile și care rămân în țară, în loc să plece în alte țări.

Domnilor senatori,

Transportul feroviar nu este doar o opțiune, este coloana vertebrală a României. Acolo unde nu ajung autostrăzile, unde drumurile expres sunt încă în plan, calea ferată este prezentă. În sate, în munți, în zone industriale, în porturi, ea transportă cereale agricultorilor români, mărfurile din Constanța și oamenii care merg la muncă în fiecare dimineață. Fără calea ferată, economia se blochează, tranziția verde rămâne doar pe hârtie, iar România rămâne izolată în inima Europei. De aceea, continuarea investițiilor nu este o cheltuială, este o investiție în viitorul nostru comun.

Vă mulțumesc pentru atenție și vă invit să respingeți moțiunea, nu din considerente politice, ci din responsabilitate față de țară, pentru că România merge înainte pe șine moderne, electrificate și sigure.

Vă mulțumesc. *(Aplauze.)*

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumim, domnule ministru.

Trecem la prezentarea punctelor de vedere ale grupurilor parlamentare.

Are cuvântul reprezentantul Grupului parlamentar al PSD.

Domnul Liviu-Lucian Mazilu:

Mulțumesc, domnule președinte.

Mulțumim pentru prezentare, domnule ministru.

Am citit cu atenție moțiunea depusă de opoziție, un demers care este democratic și poate părea chiar legitim, la o primă citire. Mi-am pus totuși câteva întrebări simple: de ce acum și de ce tocmai pe

această temă, acest domeniu? Chiar semnatarii, autorii moțiunii recunosc că au vrut să folosească scandalul care îl are în centrul său pe domnul Mihai Barbu, trezorier PNL și președinte PNL Vaslui, despre care presa a relatat, DNA-ul a susținut că ar fi facilitat o audiență la premierul Bolojan în schimbul unei sume de bani. Pornind de la faptul că domnul Barbu conduce Autoritatea pentru Reformă Feroviară, iată cum a apărut ideea acestei moțiuni.

Sigur, prezența domnului Barbu la conducerea ARF reprezintă, evident, o vulnerabilitate pentru această instituție, dar, evident, nu mai este cazul – domnul Barbu și-a prezentat demisia și sunt convins că domnul premier Bolojan l-ar fi demis de urgență și nu mai este cazul să discutăm despre dumnealui. Deci principalul motiv al moțiunii sau, mă rog, ideea inițială de la care a plecat moțiunea nu se mai susține.

Dar, ce să vezi, tot în săptămâna acestui scandal a avut loc și un eveniment politic major, care a fost Congresul PSD, care l-a ales pe domnul Sorin Grindeanu președinte al partidului. Sorin Grindeanu a fost, conform cifrelor, rezultatelor și celor prezentate de domnul ministru, cel mai bun ministru al transporturilor pe care l-a avut România și a deținut portofoliul înaintea actualului ministru, Ciprian Șerban.

Semnatarii moțiunii încearcă, în opinia mea, în mod deliberat și chiar pervers, așa spune eu, să suprapună cele două evenimente, cazul de corupție și Congresul PSD, cu scopul evident de a întina imaginea domnului Sorin Grindeanu, încercând să insinueze că Sorin Grindeanu ar avea vreo legătură cu numirea domnului Barbu la Autoritatea Feroviară. Evident, nu este cazul, nu are nicio legătură. Altfel, cum s-ar putea explica faptul că semnatarii se referă la cifrele anului '24 acum, la finele anului 2025? Domnul ministru Ciprian Șerban deține acest portofoliu de doar câteva luni, slăbiciunile enumerate în această moțiune, evident, nu i se pot imputa.

Stimați colegi din opoziție,

Hotărâți-vă, vă rog: împotriva cărui ministru adresați, ați depus această moțiune? Dacă o adresați domnului Grindeanu, vă informez, cu plecăciune, că este prea târziu. Dacă o adresați domnului Ciprian Șerban, actualul ministru, este prea devreme. Având în vedere toate acestea, noi considerăm că această moțiune simplă nu are obiect, este mincinoasă, populistă și are un caracter profund demagogic.

Desigur, sistemul feroviar are numeroase probleme. Și le știm. Cifrele prezentate, deși trunchiate și selectate convenabil pentru inițiatorii acestei moțiuni, sunt într-o oarecare parte reale și noi suntem deplin conștienți de acest lucru. Dar la fel de reale sunt și cele prezentate de domnul ministru, de care ați luat cunoștință acum, dacă nu știați mai înainte. Deși eu cred că ați știut și despre acelea.

Dar cifrele pe care le prezentați dumneavoastră, în mod evident, sunt consecința subfinanțării cronice a sistemului feroviar în toți anii de după Revoluție. Astăzi, situația este diferită, finanțarea este mult mai consistentă și această tendință trebuie menținută și consolidată. Contractele semnate în ultimii ani, despre care s-a vorbit și înaintea mea de către domnul ministru, atât pentru infrastructura feroviară, cât și pentru achiziția de locomotive și material rulant, conform graficelor de execuție și de livrare, vor

produce efecte spectaculoase, după cum ați auzit, în anii 2026 și 2027: creșterea siguranței în exploatare, a vitezei de circulație și a confortului pentru utilizatori. Așadar, perspectivele României sunt bune, direcția este corectă, iar contextul geopolitic și economic ne este favorabil.

Evident, e loc și de mai bine, suntem conștienți de acest lucru. Dar, dacă opoziția are idei, soluții, programe, îi invit să vină să le prezinte, fie în Comisia de transporturi – pot să le fiu gazdă, împreună cu colegii mei –, fie în dezbateri organizate cu principalii actori în domeniu și sunt convins că domnul ministru, aici de față, va fi extrem de receptiv. Sistemul feroviar are nevoie de susținere, de construcție, nu de demolare, nu de moțiuni populiste și pedagogice.

Vorbiți, stimați colegi, despre asumări și gesturi demne. Eu cred că demn este să duci lucrurile până la capăt, nu să arunci casca pe jos la primul editorial isteric. Demn este să îți asumi termene, să corectezi derapaje, să intri în conflict cu obiceiuri vechi și, multe dintre ele, costisitoare pentru România. Demn este să rămâi pe șantier când alții fluieră în tribună. Demisia-spectacol nu repară șine, doar crește ratingul.

Le place stimaților colegi să vorbească despre abonamente la corupție. Noi operăm cu abonamente la muncă, grafice de lucrări, ferestrele de întreruperi, recepții pe faze. Diferența este simplă: noi strângem șuruburi, ei strâng *share*-uri, noi avem șantier, ei au un scenariu.

Le răspundem clar: nu acceptăm lecții de dezvoltare de la cei care n-au construit nici măcar o moțiune coerentă, darămite un pod de cale ferată, nu acceptăm șantaj emoțional, ambalat în patriotism de platou, nu acceptăm ca banii pentru infrastructură să devină recuzită într-o campanie electorală permanentă! Îi invităm la muncă, proceduri transparente, criterii stricte, audit pe bune, fără circ, dar cu responsabilitate.

Concluzia e clară: continuăm modernizarea, cu reguli, cu transparență, cu sancțiuni, dacă e cazul, și cu livrări la termen. Opoziția poate ține spectacolul, noi trebuie să ținem direcția. Vă ies *live*-urile, nouă ne ies livrările. Pe noi ne ține șina – pe drumul drept, evident –, pe voi – scenariul și scena de pe care lansați populisme ieftine. Țara noastră merită rezultate, nu rezumate. Cine vrea să ne oprească, să vină cu proiecte, nu cu lozinci. Noi mergem înainte spre Europa, voi rămâneți cu nostalgia ecartamentului de tip rusesc.

Moțiunea nu va trece! (*Aplauze.*)

Domnul Mircea Abrudean:

În continuare, are cuvântul reprezentantul Grupului parlamentar AUR.

Domnul Petrișor-Gabriel Peiu:

Eu vă invit, stimați colegi, să vorbim un pic despre populism și să vedem cine este populist.

A pus reprezentantul Grupului PSD întrebările „de ce acum?” și „de ce această temă?”.

De ce această temă? Pentru că este o temă importantă și încă o dată îi spun domnului coleg, care se joacă cu populismele, că industria feroviară, pusă în mișcare, este cel mai complex sistem tehnic la

care are acces România; și Europa, în general. Există unul ceva mai complex, sistemul aerospațial, dar nu prea mai e cazul la noi și, atunci, să ne mărginim la ceea ce putem face.

Acum, de ce acum? Crede colegul nostru că are legătură cu mizerabila prestație a domnului Barbu. Nu! Și în mod normal, dacă nu se întâmpla evenimentul Barbu – Bogoș – Bolojan, ar fi început simplu. Avem la Buzău un producător de traverse și de aparate de cale. Aparatele de cale doar le assemblează, dar zicem că e producător în România. Și producătorul ăsta a trimis către București – de la Buzău la București, repet – un tren plin cu traverse, că a zis: măi, dacă e pentru calea ferată, să meargă cu trenul. A ajuns după trei săptămâni! Deci astăzi toate echipamentele și materialele feroviare se transportă cu mașina, cu camionul, nu se transportă cu vagoanele, ceea ce e un caz unic în istoria căilor ferate europene.

Și dacă tot ne întreabă legat de cazul, repet, Barbu – Bogoș – Bolojan, trebuie să vă spun următorul lucru. Politica de cadre, pe care și colegul dumneavoastră de partid precedent, și actualul coleg au dus-o în raport cu instituțiile feroviare, se rezumă la următorul lucru. Până să vină actualul Guvern, Autoritatea de Reformă Feroviară era condusă de un absolvent de Istorie. În schimb, colegul dumneavoastră de partid, domnul Zgonea, absolvent de Căi Ferate, Drumuri și Poduri, ca și colegul, domnul senator Mazilu, conduce Autoritatea Națională de Comunicații. Bun, l-au dat jos pe Roșeanu și l-au adus pe Barbu. Barbu, vă aduc aminte, este absolventul Universității... nici nu știe omul ce universitate a absolvit. El crede că a absolvit Universitatea „Gaudeamus” din Constanța. Nu există o astfel de universitate. De altfel, în curând veți primi un proiect de lege pentru înființarea Universității „Tomis” din Constanța – fundația care o găzduiește este Gaudeamus. Deci cam asta e politica de personal.

Putem să discutăm și despre cazurile mult mediatizate ale purtătorului de ceasuri de 100 000 de euro, cu apartamente în Dubai, care conduce Compania de Călători. Putem să discutăm și despre cei care au condus compania CFR Marfă. Dar problema esențială pe care o atingem în această moțiune este lipsa de politici publice adecvate acestui domeniu.

Spunea domnul ministru Șerban, în alocuțiunea domniei-sale, despre exemplul cu calea ferată București – Giurgiu. Oameni buni, hai să vă spun o chestie. Calea ferată București – Giurgiu a stat 16 ani închisă, că a căzut un pod. S-a refăcut, s-a repus în circulație pe 1 iunie 2024, iar pe 22 septembrie 2025, după un an și trei luni, s-a dat ordinul de începere a altor lucrări, pentru că nu le puteau face din prima pe toate, cum era normal. Cum s-or fi gândit să facă o cale ferată care să unească două capitale europene pe linie simplă? Pe o parte, din linie simplă, neelectrificată și fără semnalizări conform standardelor europene, adică fără sistemul ERTMS și fără semnalizări ETCS.

Ei bine, mai putem să dăm exemplu și de ceea ce s-a întâmplat în domeniul achizițiilor de material rulant, cu care se laudă domnul ministru și se lauda și domnul ministru de dinainte, din același partid. Oameni buni, prima licitație cu care v-ați lăudat s-a obținut în urma unei ordonanțe de urgență invalidată

de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene, care a decis simplu, anul acesta, că Guvernul României nu putea da acea ordonanță. Este o afacere de 700 de milioane de euro de care nu vorbește nimeni de la putere, dar care există. Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene este dată și își va produce efectele, într-un fel sau altul.

Întârzierile la livrările de material rulant depășesc, în mod cumulat, doi ani. Unele dintre ele au fost livrate în așa fel încât s-au schimbat instrucțiunile feroviare, s-au dat unele „pe picior”, doar pentru a permite acceptarea acelor rame, deși ele nu pot intra în tunel, pentru secțiunile pentru care s-au adus primele rame. Acele rame nu pot intra în tunelurile pentru care s-au adus. Dar e frumos să raportăm tot felul de chestii.

Lipsit de strategie. Asta este lipsa de strategie. Asta este esența politicilor noastre catastrofale. Vă dați seama că noi știm de 10 ani... noi... guvernării știu de 10 ani că vor avea la dispoziție 3 miliarde de euro să cumpere material rulant și nu s-a produs un șurub în România în acest sens, cu certificare europeană. Toate cele 3 miliarde de euro merg în Polonia, unde produce atât Alstom, compania preferată a miniștrilor PSD, cât și PESA, compania poloneză. 3 miliarde de euro, fără ca noi să încasăm ceva pentru un șurub!

Vorbim despre întârzieri. Da, au fost finanțări foarte mari, dar avem întârzieri la fel de mari. De ce avem acele întârzieri? Pentru că 90% dintre ele sunt făcute de fix același consorțiu, compus din trei firme, pe care nu are curaj niciun ministru, de ani de zile, să-l sancționeze. A dat cred că un certificat negativ parțial domnul ministru Șerban, la începutul mandatului, după care probabil și-a dat seama ce greșeală a făcut. Sau probabil i-o fi spus cineva în franceză. Deci cum e să ai întârzierile provocate de același consorțiu, la toate lucrările, ani de zile, întârzieri care costă astăzi peste două miliarde de euro – atât costă întârzierile – și să nu poți să dai decât un certificat parțial negativ? Ce politică e asta?!

De aia este această moțiune. Este un semnal de alarmă. Știm că aveți 70% majoritate și că puteți să faceți orice, dar fiți consecvenți, renunțați la cuvintele „populism” atunci când nu este populism, mai citiți o dată moțiunea și o să vedeți că nu are o singură frază... nu conține nicio frază populistă. *(Aplauze.)*

Domnul Mircea Abrudean:

În continuare, dau cuvântul reprezentantului Grupului parlamentar al USR.

Domnul Ion-Narcis Mircescu:

Mulțumesc, domnule președinte.

AUR-iștii ne ceartă că ne vindem țara. În moțiune, în schimb, ne cer să o vindem la chinezi, la preț de dumping. Bravo, suveraniștilor!

Azi AUR acuză, în text, un ministru PSD, dar se ocupă și de cel al USR. Pe falșii suveraniști îi bântuie Cătălin Drulă și mandatul acestuia la Ministerul Transporturilor.

Hai să vedem pe fapte!

Cătălin Drulă este ministrul care a obținut finanțarea europeană pentru centurile Bucureștiului, a semnat contractele și a dat drumul la lucrări, a luptat cu mafia lui Rădoi și a demolat chioșcurile ilegale de la metrou. Este ministrul care, în doar opt luni de zile, a făcut... (*Rumoare.*) PNRR-ul Ministerului Transporturilor, unde sunt 8 miliarde de euro. (*Replici neinteligibile.*) Din banii aceștia, se construiesc autostrada A7, spre Moldova – unii dintre dumneavoastră ați venit pe loturile date în folosință –, A8, A3 și sute de kilometri de cale ferată modernizată.

Și acum, culmea, în moțiune, se plâng falșii suveraniști că sunt prea mulți bani pentru calea ferată în PNRR. Vă mulțumesc că tocmai ați recunoscut meritul lui Cătălin Drulă, care a luptat să pună feroviarul românesc pe harta finanțărilor europene. (*Rumoare, discuții.*)

Cât despre interzicerea firmelor chineze. În acei ani, companiile chineze veneau la licitații cu prețuri de dumping, cu subvenții mascate, fără respectarea standardelor europene de muncă, mediu sau siguranță. (*Rumoare, discuții.*) Uniunea Europeană are reguli clare: dacă nu ne lași la licitațiile tale, nu vii nici tu la licitațiile noastre. Or, China nu oferă acces firmelor europene. Ce a făcut Drulă? A protejat România. Dacă nu lua măsuri, astăzi firmele românești de construcții ar fi fost în faliment cu toate lucrările luate de chinezi. (*Replici neinteligibile.*) Poate sunt curioși cei de la AUR să vadă situația Muntenegrului, dependent efectiv de China. Muntenegru a făcut apel la Uniunea Europeană să preia o parte din datorie.

În concluzie, USR nu va vota această moțiune. (*Aplauze, rumoare.*)

Domnul Mircea Abrudean:

În continuare, reprezentantul Grupului parlamentar PACE – Întâi România.

Intervine cineva?

În continuare, Grupul parlamentar UDMR. (*Discuții.*)

Nu mai e.

Doamna Niculina Stelea (de la prezidiu):

Nu mai e timp.

Domnul Fejér László-Ödön:

Mulțumesc, domnule președinte.

Stimați colegi,

Astăzi discutăm o moțiune care nu aduce soluții, ci încearcă să oprească un efort fără precedent de modernizare a României. Ea este o moțiune construită pe politizare, nu pe realitate. Realitatea este următoarea: Ministerul Transporturilor derulează cel mai mare program de investiții din ultimele decenii. Fondurile europene – PNRR și finanțările internaționale sunt contractate, proiectele sunt în derulare, iar șantierele sunt deschise pe toată infrastructura feroviară, rutieră și portuară.

A critica acest efort exact în momentul în care rezultatele încep să devină vizibile în teren, nu doar că este nedrept, dar pune în pericol continuitatea investițiilor.

Este adevărat, pentru a accelera modernizarea căilor ferate trebuie să facem și mai mult, iar Guvernul trebuie să-și asume acest lucru. De aceea, în perioada următoare, trebuie simplificate fluxurile de aprobare și transfer financiar, astfel încât banii europeni să ajungă mai rapid în proiecte, trebuie consolidată capacitatea administrativă a beneficiarului principal, pentru ca licitațiile să fie mai rapide și mai puțin contestabile, trebuie introduse mecanisme de monitorizare strictă, astfel încât proiectele feroviare să nu mai sufere întârzieri cauzate de proceduri administrative și trebuie accelerată prioritizarea proiectelor cu impact maxim, astfel încât magistralele feroviare să fie modernizate mai rapid și cu rezultate clare. Aceste măsuri trebuie pregătite și implementate.

UDMR va face toate demersurile necesare pentru ca acest angajament să fie ferm, iar Guvernul are potențialul și capacitatea de a-l duce la capăt.

Dar, să nu confundăm nevoia de îmbunătățire cu lipsa de acțiune. Progrese reale sunt în desfășurare, iar România recuperează decalaje istorice.

Această moțiune nu oferă soluții, oprește modernizarea, nu o accelerează, de aceea vă cer tuturor să votați împotriva moțiunii de cenzură.

UDMR va vota în consecință.

Mulțumesc frumos. (*Aplauze.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Reprezentanții PACE – Întâi România cedează timpul colegilor de la AUR.

Am înțeles bine, da? Confirmați.

Vă rog, doamna senator Barcari, pe timpul colegilor de la PACE – Întâi România.

Doamna Dorina Barcari:

Moțiunea a fost făcută de noi și eu o susțin, ca inginer feroviar care am lucrat efectiv pe șantier feroviar, n-am stat într-un birou să deduc niște lucruri.

Distrugerea căilor ferate este evidentă – de cei care au condus-o până acum – și argumentele sunt foarte multe. Vă dau doar câteva exemple. Sistemul de întreținere a infrastructurii este puternic afectat, printr-o reducere absolut stupidă a personalului și a utilajelor de întreținere, care sunt învechite de peste 30 de ani. Și veniți să ne spuneți nouă că miniștrii au făcut ceva pentru calea ferată. Altceva decât să o distrugă zi de zi n-au făcut. Și au desființat și fabrica de vagoane de la Arad și Depoul București Triaj. Au dat vreo explicație ce lucru grozav s-a realizat în calea ferată prin dispariția acestor obiective? Fabrică de vagoane nu mai avem, fabrică de locomotive nu mai avem, fabrici de traverse nu mai avem – și miniștrii căilor ferate sau, mă rog, ai Ministerului Transporturilor „au dezvoltat” calea ferată... către distrugere.

O vorbesc efectiv eu, care am lucrat. Și sunt a cincea generație de feroviari, știu ce vorbesc. Poate dumneavoastră deduceți, credeți, înțelegeți niște lucruri, dar eu le-am lucrat efectiv și știu ce înseamnă, știu cât suferă oamenii respectivi, știu cât au muncit degeaba și știu ce distrugerii sunt în momentul ăsta și în ce stare de pericolozitate se află exploatarea căilor ferate.

Am venit zilele trecute cu un vagon... asta poate să o înțeleagă oricine, nu puteai să stai de mizerie și de degradare a vagoanelor de clasa I, pe care luăm niște bani. Și îi laudăm pe cei din sistemul privat că le au mai noi, dar în curând se vor degrada și ele și nu avem unde să le reparăm și să le întreținem. Asta pentru că s-a evoluat, calea ferată s-a modernizat și a fost condusă politic, n-a fost condusă de profesioniști, de feroviari care să înțeleagă despre ce este vorba și să știe ce măsuri să ia.

Calea ferată a fost spoliată, a fost distrusă și a fost dezmembrată cu o eficiență maximă. Nu vreau să spun că este un gest de înaltă trădare să distrugi o asemenea valoare tehnică românească, care aducea la bugetul țării un venit imens și care a fost distrusă și a devenit greu de întreținut și de suportat. Trebuie să o refacem și să o punem la loc.

Mulțumesc. (*Aplauze.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Din partea senatorilor neafiliați, domnul Vela.

Vă rog.

Domnul Gheorghe Vela:

Domnule președinte,

Onorați colegi,

Pentru că mai este un coleg tot neafiliat care dorește să ia și el cuvântul, spunem doar atât: senatorii Partidul Oamenilor Tineri – POT susțin această moțiune, vor vota pentru adoptarea ei.

În două cuvinte, așa cum știm, trenurile au mereu întârzieri, condițiile de călătorie sunt sub orice fel de standard de normalitate, studenții care fac naveta întârzie mereu la cursuri datorită decalajelor orare pe care le au trenurile. Într-un cuvânt, managementul în Ministerul Transporturilor este sub toată jena și, pentru asta, trebuie ca să fie schimbat.

Moțiunea asta trebuie să treacă, pentru că trebuie să ținem cu românii.

Vă mulțumim frumos.

Domnul Mircea Abrudean:

Din partea PSD, pe timpul rămas la dispoziție?

Vă rog, domnule senator Stroe.

Domnul Felix Stroe:

Domnule președinte al Senatului,

Domnule ministru,

Stimați colegi,

În ceea ce privește transportul de mărfuri, respectiv de pasageri pe calea ferată, voi prezenta doar două cifre relevante pentru a aprecia corect eforturile și rezultatele celor care operează calea ferată: suntem pe locul 10 în cadrul Uniunii Europene în ceea ce privește volumul traficului de marfă, din 27 de țări, suntem pe locul 12 în cadrul Uniunii în ceea ce privește volumul traficului de pasageri, din 27 de țări. Atenție, sunt cifre însușite de autorii moțiunii – vezi pagina 2 din moțiune.

De ce nu avem un trafic mai mare, stimați colegi senatori și senatoare, o spun chiar cei ce au redactat moțiunea: „prețul descurajant al energiei electrice și al combustibilului diesel”. Desigur, nu putem pune aceste lucruri în sarcina ministrului transporturilor. Cred că măcar aici suntem cu toții de acord.

Stimați colegi,

Nu putem pune această problemă în sarcina ministrului, dar cu siguranță trebuie să ne-o asumăm noi, cu toții, cei ce suntem prezenți în această sală, în calitate de parlamentari trimiși aici de cetățeni – repet: trimiși aici de cetățeni, nu de gândăceii pescari sau broscuțele aurii. Să punem piciorul în prag, stimați colegi, și să determinăm odată pentru totdeauna finalizarea hidrocentralelor – nu puține la număr – aflate în stadii avansate de execuție. Am avea astfel, suplimentar, mari cantități de energie electrică ieftină, care ar putea să meargă în bună parte spre calea ferată și am avea un transport mai ieftin.

Da, da, sub conducerea miniștrilor PSD, domnul ministru Grindeanu și domnul ministru Șerban, s-a investit foarte mult în infrastructura rutieră rapidă: autostrăzi, drumuri expres, unde eram mult rămași în urmă în comparație cu celelalte țări din Uniunea Europeană. Aici eram rămași în urmă, repet. Totuși, la calea ferată – să rămânem la cifre – suntem pe locul 7 în Uniunea Europeană, cu peste 10 700 de kilometri de cale ferată în funcțiune.

Da, aceasta a fost ordinea de priorități a miniștrilor transporturilor membri ai PSD și o spun apăsător: a fost corect stabilită. Asta nu înseamnă că nu s-a investit în calea ferată. Numai în ultimii cinci ani, investițiile în calea ferată au depășit 10 miliarde de euro, iar din cele 5,74... aproape 6 miliarde de euro pe care le are astăzi la dispoziție CFR S.A., cu posibilitatea, atenție, supracontractării până la 7,4 miliarde de euro, situația se prezintă astfel, tot pe cifre – termin imediat –: s-au semnat deja contracte de 3,11 miliarde de euro pentru modernizarea căii ferate, sunt în curs de contractare alte 2,5 miliarde de euro și, repet, CFR S.A. a propus investiții suplimentare în infrastructura feroviară pe care o administrează de încă două miliarde de euro – este legală supracontractarea. În total, investiții efectuate și în curs de aproape 18 miliarde de euro. Este o cifră relevantă, care a produs și va produce modernizări substanțiale în calea ferată.

Culmea este că cei ce au redactat moțiunea își însușesc aceste cifre, dar concluziile lor sunt în contradicție maximă, totală cu cifrele prezentate.

Și pentru că nu vreau să vă plictisesc, stimați colegi, vreau să subliniez încă trei lucruri în ceea ce privește materialul rulant:

1. Autoritatea de Reformă Feroviară a fost înființată ca urmare a solicitării exprese a Comisiei Europene și rolul ei este extrem de important și și-l îndeplinește corect.

2. Nu Autoritatea de Reformă Feroviară este vinovată de întârzierile înregistrate de furnizori. Pentru aceasta, autoritatea a notificat furnizorii privind plata de penalități substanțiale pentru aceste întârzieri.

3. Cu toții ne-am dori să existe producători români care să fie competitivi la licitațiile organizate inclusiv pentru achizițiile de material rulant, dar nu este, stimați colegi, cei care ați redactat moțiunea, nu este rolul Ministerului Transporturilor să îndrume producătorii români... să-i îndrume, să-i îndemne să conceapă și să realizeze material rulant de calitate.

În concluzie, dați-mi voie să o spun cu amărăciune: când nu poți să-i oferi poporului pâine, îi oferi circ. O spun încă o dată, cu amărăciune, încă o dată o spun: această moțiune este mincinoasă, demagogică, mult zgomot politic.

În concluzie, Grupul parlamentar al Partidului Social Democrat nu va vota prezenta moțiune.

Vă mulțumesc. *(Aplauze.)*

Domnul Mircea Abrudean:

Din partea senatorilor neafiliați, înțeleg că mai există o intervenție.

Vă rog. Nu? *(Discuții.)*

Cât mai are PACE? Mai aveți 25 de secunde, Grupul PACE. *(Discuții.)*

Din sală: Mai e și timpul de la neafiliați.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca (din sală):

Și timpul neafiliaților.

Domnul Mircea Abrudean:

Și timpul de la neafiliați, OK.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca (din sală):

Și două secunde de la AUR.

Domnul Mircea Abrudean:

Adunați-le, vă rog.

Domnul Liviu-Iulian Fodoca:

Mulțumesc, domnule președinte, vă mulțumesc pentru timpul acordat.

Domnule ministru,

Se tot vorbește de la această tribună, pe bună dreptate, despre necesitatea investițiilor în dezvoltarea transportului feroviar. Bani aveți, doar că-i aruncați în curtea unor autorități fantomă.

Un exemplu perfect este Autoritatea pentru Reformă Feroviară, condusă până acum, de curând, de șeful de la PNL Vaslui. Peste 8,8 miliarde – repet, 8,8 miliarde lei – este bugetul acestei sinecuri care vă devorează bugetul, în timp ce ar trebui să coordoneze activitatea companiilor de transport. Aveți în subordine companii de transport care, teoretic, răspund în două părți și practic nicăieri: CFR Marfă – aflată în lichidare după ce a adunat peste 300 de milioane de lei datorii, CFR S.A. – care a acumulat peste 200 de milioane datorii, CFR Călători are peste 79 de milioane de lei datorie curentă.

Unde a fost Autoritatea pentru Reformă Feroviară, condusă, până acum șase zile, de domnul Mihai Barbu, când aceste companii au adunat aproape 600 de milioane de lei datorii? Doar pe salarii, Ministerul Transporturilor a cheltuit anul acesta cu această autoritate 5,3 milioane de lei. Ca să ce? Ca să închidă ochii atunci când bugetele sunt devalizate de politrucii sinecuriști?

Domnule ministru,

Această instituție fantomă, denumită sarcastic Autoritatea pentru Reformă Feroviară, poate fi oricând transformată într-un simplu departament din cadrul Ministerului Transportului, la fel ca multe altele. Eu cred că asta ar însemna o reformă în România.

Având în vedere că avem cuțitul la os și că, cel mai probabil, vom pierde mult din fondurile PNRR, în al 12-lea ceas, susțineți comasarea acestor sinecuri care ne țin dezvoltarea pe loc? Aștept răspunsul dumneavoastră, domnule ministru, ca să depunem un proiect de lege în acest sens.

Vă mulțumesc frumos.

Doamne ajută! (*Aplauze.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

Am încheiat cu punctele de vedere ale grupurilor parlamentare.

Domnul ministru nu mai intervine.

În consecință, potrivit prevederilor art.174 din Regulamentul Senatului, moțiunea simplă se adoptă cu votul secret al majorității senatorilor prezenți.

Raportat la aceste dispoziții regulamentare, coroborat cu prevederile art.143 alin.(1) din Regulament, vă propun ca procedură de vot, vot secret electronic.

Dacă există intervenții cu privire la procedura de vot.

Dacă nu, supun votului procedura de vot propusă.

Vă rog să votați.

72 de voturi pentru, 28 contra, o abținere.

Procedura de vot a fost aprobată.

În consecință, supun votului moțiunea simplă cu tema „Calea ferată a pierdut trenul”.

Vă rog să votați. (*Vociferări.*)

28 de voturi pentru, 65 de voturi contra.

Moțiunea simplă a fost respinsă. *(Aplauze.)*

Stimați colegi,

Continuăm lucrările în format hibrid.

O pauză de două minute, pentru a trece pe sistemul hibrid.

*

PAUZĂ

Domnul Mircea Abrudean:

Reluăm lucrările în format hibrid.

La punctul 2, Secțiunea I, avem alocuțiune cu ocazia Zilei Patrimoniului Mondial UNESCO în România, la solicitarea Comisiei permanente comune a Senatului și Camerei Deputaților pentru relația cu UNESCO.

Dau cuvântul doamnei senator Oana-Constantina Buzatu, reprezentantul Comisiei permanente comune a Camerei Deputaților și Senatului pentru relația cu UNESCO.

Doamna Oana-Constantina Buzatu:

Vă mulțumesc, domnule președinte.

Stimați colegi,

Marcăm astăzi Ziua Patrimoniului Mondial UNESCO în România, instituită prin lege, la inițiativa Comisiei pentru relația cu UNESCO, o zi care ne reamintește că protejarea patrimoniului nu este doar un act de conservare, ci un angajament ferm pentru viitor.

România este prezentă în onoranta Listă UNESCO prin locuri de o frumusețe aparte și o semnificație unică: Delta Dunării, Sarmisegetusa Regia, bisericile pictate din nordul Moldovei, fortificațiile dacice, Mănăstirea Horezu, bisericile fortificate din Transilvania, dar și printr-o multitudine de elemente de patrimoniu imaterial, de la cămașa cu altiță sau măștișor, până la doină, colindă și călușul, fără a le putea cuprinde acum pe toate într-o singură enumerare.

Toate aceste bunuri culturale și elemente de patrimoniu viu spun lumii povestea unui popor care a știut să păstreze cu... echilibru firesc și frumos între natură, credință și cultură.

Doamnelor și domnilor,

Patrimoniul nu mai este astăzi o simplă fotografie a trecutului, ci adevărată forță a identității și continuității, care trebuie ocrotit, cunoscut și transmis generațiilor viitoare. În sensul UNESCO, durabilitate înseamnă tocmai acest echilibru între protejare și dezvoltare, între respect pentru moștenire și deschidere spre modernitate.

Comisia pentru relația cu UNESCO va continua să sprijine inițiativele menite să consolideze o viziune coerentă de protejare și valorificare a patrimoniului prin dialog între instituții, dar, mai ales, va fi un promotor constant al cooperării dintre comunități, specialiști, meșteșuguri și autorități.

Stimați colegi,

Să privim această zi ca pe o datorie colectivă față de memoria și demnitatea națională, ca un angajament de a transmite copiilor noștri nu doar frumusețea locului, ci și sensul lor.

Doamnelor și domnilor,

Vă îndemn ca, dincolo de cuvinte, fiecare dintre noi să rămână un sprijin real pentru protejarea valorilor românești, fiindcă un popor fără cultură este un popor vulnerabil.

Această misiune trebuie să rămână o cauză comună, dincolo de orice diferență ideologică, fiindcă, așa cum spunem adesea în cadrul Comisiei pentru relația cu UNESCO, patrimoniul nu are culoare politică.

Vă mulțumesc. (*Aplauze.*)

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc, doamna senator.

*

La punctul 3, Secțiunea I, avem aprobarea prelungirii la 60 de zile a termenului de dezbatere și adoptare a unor inițiative legislative.

Stimați colegi,

Potrivit art.93 alin.(4) din Regulamentul Senatului, caracterul complex al legii se stabilește prin hotărârea plenului Senatului, la propunerea Biroului permanent, care a analizat solicitările privind prelungirea la 60 de zile a termenului de dezbatere și adoptare a unor inițiative legislative, astfel cum sunt afișate pe pagina de internet a Senatului.

Vă rog să vă reintroduceți cartelele în console, pentru că am trecut pe sistemul hibrid.

Supun votului aprobarea prelungirii termenului de dezbatere și adoptare a Propunerii legislative privind impozitul pe tonaj. (L367/2025)

Vă rog să votați.

Vă rog, colegii fără cartelă, să vă exprimați votul.

Vă rog, domnule senator.

Domnul Ciprian-Titi Stoica:

Mulțumesc frumos, domnule președinte.

Ciprian Titi-Stoica, senator ales în Circumscripția electorală nr.37 Timiș, votul la acest proiect de lege este unul pentru.

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

90 de voturi pentru, o abținere.

Aprobat.

Supun votului aprobarea prelungirii termenului de dezbatere și adoptare a Propunerii legislative privind modificarea și completarea Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal și a Legii nr.95/2006 privind reforma în domeniul sănătății. (L394/2025)

Vă rog să votați.

Vă rog, domnule senator, să vă exprimați votul.

Domnul Ciprian-Titi Stoica:

Senator Stoica – pentru.

Domnul Mircea Abrudean:

94 de voturi pentru, un vot împotrivă.

Aprobat.

Supun votului aprobarea prelungirii termenului de dezbatere și adoptare a Propunerii legislative pentru completarea Legii societăților nr.31/1990. (L382/2025)

Vă rog să votați.

Vă rog, domnule senator, să vă exprimați votul.

Domnul Ciprian-Titi Stoica:

Stoica – pentru.

Domnul Mircea Abrudean:

101 voturi pentru.

Aprobat.

Supun votului aprobarea prelungirii termenului de dezbatere și adoptare a Propunerii legislative pentru completarea Legii nr.165/2013 privind măsurile pentru finalizarea procesului de restituire, în natură sau prin echivalent, a imobilelor preluate în mod abuziv în perioada regimului comunist în România. (L389/2025)

Vă rog să votați.

Vă rog, domnule senator.

Domnul Ciprian-Titi Stoica:

Stoica – pentru.

Domnul Mircea Abrudean:

102 voturi pentru, o abținere.

Aprobat.

*

La punctul 4, Secțiunea I, avem notă privind adoptarea tacită, prin împlinirea termenului pentru dezbatere și adoptare la 12 noiembrie 2025, a unei inițiative legislative.

Această notă este afișată pe pagina de internet a Senatului.

Inițiativa legislativă se consideră adoptată prin împlinirea termenului, în conformitate cu art.75 alin.(2) teza a III-a din Constituția României, coroborat cu prevederile art.152 alin.(2) din Regulamentul Senatului, și urmează să fie transmisă Camerei Deputaților spre dezbateri și adoptare în calitate de Cameră decizională.

*

Trecem la secțiunea următoare a ordinii de zi.

La punctul 1 al ordinii de zi avem Proiectul de lege pentru ratificarea Acordului-cadru de parteneriat și cooperare dintre Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Guvernul Malaysiei, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 14 decembrie 2022. (L402/2025)

Raportul comun al Comisiei economice, industriei, servicii, turism și antreprenariat și Comisiei pentru politică externă este de admitere a proiectului de lege.

Proiectul de lege face parte din categoria legilor ordinare și se adoptă cu votul majorității senatorilor prezenți.

Senatul este Cameră decizională.

Începem dezbaterile.

Domnul Bochileanu.

Apoi domnul Corlățean.

Domnul George-Cătălin Bochileanu:

Mulțumesc, domnule președinte.

Doamnelor și domnilor senatori,

Încep cu lucrul care contează pentru noi toți, indiferent de credințe, de poziționările politice – viața umană. Or, acest acord deschide dialogul între Uniunea Europeană și Malaysia exact pe această temă, în mod concret, respectarea drepturilor omului, ceea ce ne preocupă direct, pentru că ajungem să vorbim de instrumente pentru protejarea cetățenilor români aflați în situații vulnerabile în Malaysia – și includ aici pe cei care suferă condamnări extreme, până la pedeapsa capitală.

Avem, desigur, în acest acord o poartă deschisă către cooperarea economică și tehnologică, iar pentru România asta înseamnă oportunități de colaborare în domenii precum sistemul energetic, prelucrarea țițeiului, construcția de fabrici de ciment sau producția de echipamente agricole.

Dar, dincolo de aceste oportunități, România, alături de celelalte state membre ale Uniunii, își reafirmă angajamentul față de drepturile omului, statul de drept și lupta împotriva terorismului, crimei organizate și corupției. Iar acest acord e un semnal clar că parteneriatele economice și comerciale nu pot fi separate de aceste principii democratice.

Vă mulțumesc.

Domnul Mircea Abrudean:

Domnul Corlățean.

Domnul Titus Corlățean:

Mulțumesc, domnule președinte.

Stimați colegi,

La nivelul Comisiei de politică externă, am dezbătut și, fără surpriză, am adoptat un raport de admitere, cu unanimitate.

Dincolo de aspectele de fond care au fost menționate, pentru noi, România, există un punct delicat, sensibil, important și el decurge din situația în care autoritățile din Malaysia gestionează foarte aspru – și asta nu e un lucru pe care să nu-l înțelegem – subiectul legat de traficul de droguri, consumul și toate celelalte. Doar că... doar că... doar că există și lucruri pe care noi le-am apreciat ca fiind exagerate și în neregulă.

Trei din cetățenii noștri, într-o altă perioadă, au fost prinși, dar în condiții în care nu puteau fi, de fapt, acuzați ca fiind nici traficanți, nici mari gestionari de astfel de dosare, doi dintre ei, cel puțin, fiind niște foarte naivi cărauși la acel moment, amândoi proveniți din familii destrămate, cu o familie foarte... cu o situație foarte delicată, care a generat o anumită explicație socială la niște slăbiciuni la care au recurs, nefiind însă traficați de droguri. Doar că micii pești erau mai convenabili decât ăia marii, care au scăpat, poate, mai ușor de filtru, ca să fiu foarte explicit în treaba asta.

În 2018, după ce ei au fost condamnați la pedeapsa capitală, prin spânzurare și alte modalități civilizate – între ghilimele –, statul român mi-a cerut, spuneam, în 2018 să merg într-o misiune foarte discretă... încerc să termin... pentru a încerca obținerea stopării aplicării pedepsei capitale, ceea ce am făcut extrem de discret – discuții la cel mai înalt nivel. Noi am obținut la acel moment și stoparea aplicării pedepsei capitale, și un angajament de a merge spre un moratoriu și poate chiar, de o manieră mai generală, spre abrogarea pedepsei capitale. Am fost în celula morții cu ei, i-am întâlnit și, recunosc, condițiile erau nu doar îngrozitoare, subumane... *(Microfon întrerupt.)*

Domnul Mircea Abrudean:

15 secunde, vă rog.

Domnul Titus Corlățean:

... ei erau într-o situație foarte delicată.

Cert este că, urmare a acelui demers, două dintre pedepse, cel puțin, au fost comutate: unul este în libertate, doi sunt încă în pușcărie, pentru mulți ani.

Am cerut – și de asta am ieșit la microfon – am cerut și la Comisia de politică externă și cer încă o dată și acum Guvernului să ne comunice care este stadiul acelor instrumente juridice, acorduri

bilaterale care erau în negociere de atâția ani, și la Justiție, și la Externe, mai ales cel privind transferul persoanelor... *(Microfon întrerupt.)*

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

Am încheiat dezbaterile.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

La punctul 2 al ordinii zi avem Proiectul de lege pentru ratificarea Acordului-cadru de parteneriat și cooperare globală dintre Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Regatul Thaiandei, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 14 decembrie 2022. (L403/2025)

Raportul comun al Comisiei economice, industrii, servicii, turism și antreprenoriat și Comisiei pentru politică externă este de admitere a proiectului de lege.

Proiectul de lege face parte din categoria legilor ordinare, se adoptă cu votul majorității senatorilor prezenți.

Senatul este Cameră decizională.

Începem dezbaterile.

Nu există intervenții.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

La punctul 3 al ordinii de zi avem Propunerea legislativă pentru abrogarea alin.(5) al art.71 din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale. (L354/2025)

Raportul Comisiei juridice, de numiri, disciplină, imunități și validări este de admitere a propunerii legislative.

Propunerea face parte din categoria legilor ordinare, se adoptă cu votul majorității senatorilor prezenți.

Senatul este prima Cameră sesizată.

Începem dezbaterile.

Nu există intervenții.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

La punctul 4 al ordinii de zi avem Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.81/2021 privind aprobarea metodelor de intervenție imediată pentru prevenirea și combaterea atacurilor exemplarelor de urs brun asupra persoanelor și bunurilor acestora, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative. (L355/2025)

Raportul comun al Comisiei pentru administrație publică, Comisiei pentru mediu și Comisiei pentru ape, păduri, pescuit și fond cinegetic este de respingere a propunerii legislative, cu amendamente respinse.

Propunerea legislativă face parte din categoria legilor ordinare, se adoptă cu votul majorității senatorilor prezenți.

Senatul este prima Cameră sesizată.

Începem dezbaterile.

Nu există intervenții.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

La punctul 5 avem Propunerea legislativă pentru completarea art.67¹ din Legea educației fizice și sportului nr.69/2000. (L360/2025)

Raportul Comisiei pentru tineret și sport este de admitere, cu amendamente admise și respinse, a propunerii legislative.

Propunerea face parte din categoria legilor ordinare, se adoptă cu votul majorității senatorilor prezenți.

Senatul este prima Cameră sesizată.

Începem dezbaterile.

Domnul Mîndru.

Domnul Cătălin-Emil Mîndru:

Vă mulțumesc, domnule președinte.

Stimați colegi,

Pe cine ar trebui să răsplătească statul român: pe sportivul din sală sau pe șeful din organigramă? Curtea de Conturi ne-a arătat, ani la rând, că premiile pentru performanță s-au risipit prin birouri, în timp ce sportivii de pe podium au primit mai puțin decât meritau.

Inițiativa USR de astăzi, L360, corectează această nedreptate.

Dragi colegi,

Astăzi votăm un lucru simplu: separăm munca din sala de antrenament de funcția din organigramă. Vă invit, aşadar, să votăm ca banii de premiere să ajungă acolo unde se transpiră pentru ei, nu unde se bifează pentru un pontaj.

Mulțumesc.

Domnul Mircea Abrudean:

Nu mai există intervenții.

Am încheiat dezbaterile.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

La punctul 6 al ordinii de zi avem Legea privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.79/2024 pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ. (L379/2024)

Reexaminare ca urmare a Deciziei Curții Constituționale nr.51/2025.

Raportul comun al Comisiei pentru administrație publică și Comisiei pentru constituționalitate este de admitere, cu amendamente admise, a legii, în vederea punerii de acord cu decizia Curții Constituționale.

Legea face parte din categoria legilor organice, se adoptă cu votul majorității senatorilor.

Senatul este prima Cameră sesizată.

Începem dezbaterile.

Domnule Vela, vă rog.

Domnul Gheorghe Vela:

Onorați colegi,

Partidul Oamenilor Tineri susține acest proiect de lege, fiindcă legea este supusă reexaminării și urmărește aprobarea Ordonanței de urgență nr.79/2024, care modifică Ordonanța de urgență nr.57/2019 privind Codul administrativ.

Reexaminarea este realizată în urma Deciziei Curții Constituționale nr.51/2025, iar comisiile de specialitate au emis un raport de admitere, cu amendamente conforme cu observațiile Curții.

Adoptarea legii în forma reexaminată asigură conformitatea textului cu exigențele constituționale și claritate în normele aplicate administrației publice și securitatea juridică necesară aplicării Codului administrativ.

Proiectul are caracter organic, iar adoptarea lui este necesară pentru punerea în acord a legislației cu decizia obligatorie a Curții Constituționale.

Pentru aceste considerente, senatorii Partidului Oamenilor Tineri vom vota pentru adoptarea acestui proiect de lege.

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

Am încheiat dezbaterile.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

La punctul 7 al ordinii de zi avem Legea privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.73/2024 pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, precum și pentru completarea art.2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.212/2020

privind stabilirea unor măsuri la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative. (L373/2024)

Reexaminare ca urmare a Deciziei Curții Constituționale nr.296/2025.

Raportul comun al Comisiei pentru administrație publică și Comisiei pentru constituționalitate este de admitere, cu amendamente admise, a legii, în vederea punerii de acord cu decizia Curții Constituționale.

Amendamentele respinse se regăsesc în anexa nr.2 la raport.

Legea face parte din categoria legilor ordinare, se adoptă cu votul majorității senatorilor prezenți.

Senatul este prima Cameră sesizată.

Începem dezbaterile.

Domnule Vela, vă rog.

Domnul Gheorghe Vela:

Domnule președinte,

Onorați colegi,

Și la acest punct de pe ordinea de zi, la punctul 7, Partidul Oamenilor Tineri susține acest proiect de lege, deoarece reexaminarea este efectuată în urma Deciziei Curții Constituționale nr.296/2025.

Comisiile de specialitate au emis un raport de admitere, cu amendamente, pentru a pune textul în acord cu exigențele constituționale.

Proiectul acesta, la fel ca și precedentul, clarifică atribuții administrative, corectează neconcordanțe și asigură aplicarea coerentă a legislației în administrația publică locală. Adoptarea legii în forma reexaminată garantează stabilitatea normativă și respectarea deciziilor Curții, obligatorii, potrivit art.147 din Constituție.

Pentru aceste considerente, senatorii Partidului Oamenilor Tineri vom vota și la acest proiect de lege pentru adoptarea lui.

Vă mulțumim frumos.

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

Am încheiat dezbaterile.

Inițiativa rămâne la vot final.

*

Stimați colegi,

Vă propun să trecem la sesiunea de vot final, având în vedere că la ora 18.00 Comisiile pentru cultură sunt convocate pentru audierea candidaților pentru plenul de mâine.

Trecem la exprimarea votului final asupra inițiativelor legislative.

Potrivit prevederilor art.112 din Regulament, se vor supune unui singur vot raportul în întregime și inițiativa legislativă. De asemenea, vă reamintesc că votul se exercită prin intermediul sistemului de vot electronic hibrid.

În timpul sesiunii de vot electronic hibrid, în cazul în care senatorul este înregistrat în aplicație sau are cardul de vot introdus în consolă, dar nu apasă nicio tastă, va figura absent la votul respectiv. În situația în care, din eroare, senatorul prezent în sala de plen exercită același vot prin modalități diferite de exprimare, în mod automat se va înregistra și se va lua în considerare doar opțiunea exprimată prin intermediul sistemului din sala de plen – cardul de vot.

Având în vedere cele prezentate anterior cu privire la votul prin intermediul sistemului de vot electronic hibrid, urmează să derulăm un vot-test.

Vă rog să vă introduceți cardurile de vot în console sau să accesați aplicația de vot.

Aveți la dispoziție 30 de secunde pentru exercitarea votului.

Vot-test, vă rog.

40 pentru, 10 împotriva, 38 de abțineri, 12 „nu votez”.

Sistemul funcționează.

Dacă nu există intervenții cu privire la sesiunea de vot-test, continuăm cu votul final asupra inițiativelor.

Punctul 1 – L402/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de admitere și a proiectului de lege.

Proiectul face parte din categoria legilor ordinare.

Vă rog să votați.

Dacă există colegi fără cartelă, vă rog să vă exprimați votul.

99 de voturi pentru, un vot împotriva, două abțineri.

Proiectul a fost adoptat.

*

Punctul 2 – L403/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de admitere și a proiectului de lege.

Proiectul face parte din categoria legilor ordinare.

Vă rog să votați.

104 pentru, un vot împotriva, două abțineri.

Adoptat.

*

Punctul 3 – L354/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de admitere și a propunerii legislative.

Propunerea face parte din categoria legilor ordinare.

Vă rog să votați.

105 pentru, un vot împotrivă, o abținere.

Adoptat.

Doamna Spătaru, explicarea votului.

Domnul Vela, la fel.

Foarte scurt, vă rog.

Doamna Elena-Simona Spătaru:

Mulțumesc, domnule președinte.

Nu putem cere cetățenilor să accepte reguli stricte, să muncească o viață întreagă pentru o pensie corectă, în timp ce unii dintre cei mai privilegiați funcționari ai statului primesc aceste bonusuri uriașe la pensionare. Așadar, eliminarea acestor sume acordate judecătorilor Curții Constituționale nu este un atac la independența justiției, ci un pas firesc pentru a recâștiga încrederea oamenilor în instituțiile statului.

Mulțumesc, domnule președinte.

Domnul Mircea Abrudean:

Domnule Vela, vă rog.

Domnul Gheorghe Vela:

Domnule președinte,

Onorați colegi,

Ca senator al Partidului Oamenilor Tineri, am votat „pentru” la acest proiect de lege, pentru că abrogarea alin.(5) al art.71 din Legea nr.47/1992 a Curții Constituționale elimină o prevedere depășită din punct de vedere normativ și asigură alinierea dispozițiilor privind organizarea Curții Constituționale la principiile actuale de tehnică legislativă.

Măsura simplifică cadrul legal, elimină un text fără aplicabilitate practică și contribuie la coerența și claritatea reglementărilor privind statutul și funcționarea Curții Constituționale. Adoptarea propunerii sprijină actualizarea legislației în acord cu exigențele constituționale și cu jurisprudența în materie.

Mulțumim frumos.

Domnul Mircea Abrudean:

Domnul Stoica.

Domnul Ciprian-Titi Stoica:

Mulțumesc, domnule președinte.

Dragi colegi,

Nu pot să nu remarc ipocrizia partenerilor din coaliția de guvernare – fără nicio dezbatere, doar o mică îndreptare a situației celor care au anulat alegerile. Repet, Curtea Constituțională a României a

anulat votul democratic a milioane de români și voi – doar cu o mică îndreptare?! Și aceea, trecută fără nicio dezbatere.

Noi știm și v-am văzut. De fiecare dată când este un proiect de asemenea factură, vă îmbulziți acolo, la microfon, care mai de care. Acum, absolut nimic, totul pe burtă, ca nu cumva să se afle, ca nu cumva atenția publică să fie cu ochii pe voi.

Mulțumesc.

*

Domnul Mircea Abrudean:

Punctul 4 – L355/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de respingere, respectiv respingerea propunerii legislative.

Propunerea face parte din categoria legilor ordinare.

Vă rog să votați.

79 pentru, 10 împotriva, 25 de abțineri.

Propunerea este respinsă.

Explicarea votului, foarte scurt, să încheiem la ora 6.00, da?

Vă rog, domnule Vela.

Apoi domnul Petre George-Cezar.

Domnul Gheorghe Vela:

Domnule președinte,

Onorați colegi,

Ca senator al Partidului Oamenilor Tineri, am votat împotriva acestui proiect de lege, pentru că această propunere legislativă modifică mecanismele de intervenție imediată pentru gestionarea atacurilor de urs brun și comisiile sesizate au emis rapoarte de respingere, iar analiza relevă lipsa unor fundamentări tehnice clare și riscul ca unele modificări să creeze suprapuneri instituționale, neclaritate procedurală și dificultăți în aplicarea unitară a intervențiilor.

Legislația actuală, prin Ordonanța de urgență nr.81/2021, oferă deja un cadru funcțional pentru măsurile imediate, iar modificările propuse nu aduc un plus de eficiență. Menținerea cadrului existent permite intervenția rapidă și protejarea persoanelor și a bunurilor fără a altera procedurile stabilite.

Pentru aceste motive, am votat împotriva.

Mulțumim.

Domnul Mircea Abrudean:

Mulțumesc.

Punctul 5 – L360/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de admitere, cu amendamente admise, și a propunerii legislative astfel cum se propune a fi modificată prin amendamentele din raport.

Propunerea face parte din categoria legilor ordinare.

Vă rog să votați.

113 pentru, 3 abțineri.

Adoptat.

Explicarea votului – domnul Petre George-Cezar.

Domnul George-Cezar Petre:

Mulțumesc frumos, domnule președinte.

Am vorbit de o lege azi care, în mod normal, taie din premiile care se acordă personalului cluburilor și federațiilor sportive. Dacă există o lege legată de... dacă există o problemă legată de această lege, este legată, în principal, de transparentizarea sumelor, pentru că trebuie să ajungem în situații în care să nu se mai facă artificii.

Și, pentru că tot vorbim de probleme, trebuie să vă spun că există o inițiativă AUR, blocată în Parlament, o lege a finanțării și a sponsorizării în sport similară cu cele din țările europene, care ar rezolva toate aceste probleme. Fac apel la colegii din coaliție să deblocheze această lege, astfel încât să nu mai avem probleme de acest gen.

Mulțumesc frumos.

Domnul Mircea Abrudean:

Domnule Vela, vă rog.

Domnul Gheorghe Vela:

Domnule președinte,

Onorați colegi,

Am votat „pentru” și la acest proiect de lege, pentru că prin modificarea propusă se introduce o prevedere care interzice explicit acordarea de premii către personalul salariat din cadrul instituțiilor menționate pentru performanțele obținute de sportivi. Astfel, se va asigura o separare clară între funcțiile administrative și recompensarea rezultatelor sportive, garantând că fondurile publice care sunt alocate premierii vor fi direcționate exclusiv către sportivi și către antrenorii care au contribuit direct la obținerea performanțelor, și nu către alte persoane.

Pentru asta, am votat pentru.

Mulțumim.

*

Domnul Mircea Abrudean:

Punctul 6 – L379/2024.

Vot final asupra legii.

Vă reamintesc că ne aflăm în faza reexaminării legii ca urmare a Deciziei Curții Constituționale nr.51/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de admitere, cu amendamente admise, și a legii privind aprobarea ordonanței astfel cum se propune a fi modificată prin amendamentele din raport.

Legea face parte din categoria legilor organice.

Vă rog să votați.

113 pentru, un vot împotrivă.

Legea a fost adoptată.

*

Punctul 7 – L373/2024.

Vot final.

Ne aflăm în faza reexaminării legii ca urmare a Deciziei Curții Constituționale nr.296/2025.

Ne pronunțăm printr-un singur vot asupra raportului de admitere, cu amendamente admise, și a legii privind aprobarea ordonanței astfel cum se propune a fi modificată prin amendamentele din raport.

Legea face parte din categoria legilor ordinare.

Vă rog să votați.

87 pentru, un vot împotrivă, 27 de abțineri.

Legea a fost adoptată.

*

În conformitate cu prevederile art.15 alin.(2) și (3) din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, s-au depus la secretarul general al Senatului, în vederea exercitării de către senatori a dreptului de sesizare a Curții, următoarele legi:

- Lege pentru modificarea art.22 din Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcții, precum și pentru completarea art.26 din Legea cadastrului și publicității imobiliare nr.7/1996;
- Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.165/2018 privind acordarea biletelor de valoare;
- Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.213/2015 privind Fondul de garantare a asiguraților și a Legii nr.85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență – procedură de urgență;

- Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare și pentru completarea Legii nr.236/2018 privind distribuția de asigurări – procedură de urgență;

- Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.290/2004 privind cazierul judiciar – procedură de urgență;

- Lege privind declararea lunii martie ca Luna Femeilor;

- Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.3/2025 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.147/2024 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Politici și Coordonare în Domeniul Drogurilor și al Adicțiilor, a centrelor de sănătate mintală și pentru prevenirea adicțiilor, precum și pentru modificarea unor acte normative – procedură de urgență;

- Lege privind transmiterea unor terenuri din domeniul public al statului și din administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură „Gheorghe Ionescu-Șișești” – Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Cartof și Sfeclă de Zahăr Brașov și Institutul de Cercetare-Dezvoltare pentru Pajiști Brașov în domeniul public al municipiului Brașov și în administrarea Consiliului Local al Municipiului Brașov, județul Brașov – procedură de urgență;

- Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.176/2018 privind internshipul;

- Lege pentru modificarea și completarea art.7 din Legea nr.41/1994 privind organizarea și funcționarea Societății Române de Radiodifuziune și Societății Române de Televiziune;

- Lege privind schimbarea denumirii satului Bâlvănești de Jos, din comuna Bâlvănești, județul Mehedinți, precum și pentru modificarea anexei la Legea nr.2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României.

Termenul pentru sesizare este de două zile pentru legile adoptate în procedură de urgență și de cinci zile pentru legile adoptate în procedură de drept comun de la data depunerii – azi, 17 noiembrie 2025.

Termenul se calculează luând în considerare ziua anunțului – data de astăzi, 17 noiembrie 2025.

Declar închisă această ședință a Senatului.

Ne revedem miercuri!

Ședința s-a încheiat la ora 18.06.